CENTRE
DE RECHERCHE
SUR LES TRANSPORTS
(CRT)
CENTRE
FOR RESEARCH
ON TRANSPORTATION

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES
ÉCOLE POLYTECHNIQUE

MÉMOIRE D'ÉTUDIANT

C.P. 6128, SUCCURSALE A
MONTRÉAL (QUÉBEC)
CANADA
H3C 3J7

TÉLÉPHONE : (514) 343-7575
TÉLEX : 05-24146 BIBPOLYTEC
TÉLÉCOPIEUR (FAX) : (514) 343-7121

CRT-667

ZONES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES, TRANSPORT ET INDUSTRIALISATION: LA RÉGION DU DELTA DU ZHUJIANG, CHINE

par

François Soulard*

* Étudiant de maîtrise, département de Géographie, Université de Montréal, C.P. 6128, Succursale "A", Montréal, Québec, Canada H3C 3J7.

Centre de recherche sur les transports - Publication #667

Novembre 1989

90-01607/

Dépôt légal - 4e trimestre 1989

TABLE DES MATIERES

Résumé.....p. 4
Abstract.....p. 5

Introduction.....p. 6

Aménagement territorial.....p. 9
-Les zones économiques spéciales.....p. 9
-Impact de la stratégie.....p.12

L'essor de la Chine Méridionale.....p.13
-Disparités régionales.....p.13
-Guangdong.....p.16
-Shenzhen et Zhuhai p.18

Corridors de développement économique.....p.21
-Transport.....p.22
-Industrialisation rurale.....p.25

Conclusion.....p.28
Bibliographie.....p.30

Liste des tableaux

Tableau 1 : Valeur de production et export per capita.....p.15

Tableau 2 : La scolarité et les industries.....p.17

Tableau 3 : Investissements de Hong kong et Macao par secteur...p.19

Tableau 4 : Investissements de Hong Kong et Macao par région....p.20

Tableau 5 : Volume de passagers par année par mode de transport p.23

Tableau 6 : Modes de transport des marchandises.....p.23

Tableau 7 : Distribution de la population par âge.....p.28

Liste des cartes

Carte 1 : République populaire de Chine.....p. 8A

Carte 2 : Chine: les zones franches.....p. 9A

Carte 3 : La Z.E.S. de Shenzhen.....p.18A

Carte 4 : La Z.E.S. de Zhuhai.....p.18B

Carte 5 : Le delta du fleuve Zhujiang.....p.24A

Carte 6 : Le réseau autoroutier.....p.24B

Carte 7 : Distribution de la population active oeuvrant en milieu industriel en 1982.....p.26A

Carte 8 : Distribution de la population active oeuvrant en milieu industriel en 1987.....p.27A

Résumé

La province de Guangdong a la particularité d'avoir sur sa frontière méridionale deux colonies, Hong Kong et Macao, qui réintégreront la République Populaire de Chine d'ici l'horizon 2000. Les politiques chinoises de développement économique, qui coïncident avec le retour de l'emphase du développement industriel et manufacturier côtier, favorisent la mise en place de structures d'accueils pour l'investissement étranger: les zones économiques spéciales. Nous assistons donc à la formation de corridors de développement dans le polygone formé par les trois villes de Hong Kong, Guangzhou et Macao. L'étude consiste à démontrer l'hypothèse selon laquelle le développement d'axes de transport est lié au processus d'ouverture de la Chine au marché économique mondial, qu'il a un impact sur l'utilisation fonctionnelle des sols dans cette région, et qu'il affecte la mobilité de la population. L'analyse conclue sur les résultats des récentes politiques de développement et sur la relation entre la modification de l'utilisation des sols et les disparités régionales. Des voies de recherche sont aussi proposées.

Mots clés: Géographie, transport, corridor, développement, industrie.

Abstract

The province of Guangdong has the particularity of sharing its southern boundary with 2 colonies, Hong Kong and Macao. Both will reintegrate the mainland within a decade. The Chinese economic development policies, coinciding with a shift of emphasis towards the development of the coastal industrial sector, have favoured the setting up of investment-oriented areas: the Special Economic Zones. We are in fact witnessing the formation of economic development corridors, within the limits of the Hong Kong - Guangzhou - Macao polygon. The aim of this study is to demonstrate that the development of transport axes is linked to the integration of China to the world economic market, has an impact on the regional land use, and affects the population's mobility. The study concludes with the effects of the most recent territorial policies, as well as the interrelation between land-use and regional disparities. A possible research agenda then follows.

Key words: Geography, transport, corridor, development, industry.

Zones Economiques Spéciales, transport et industrialisation
LA REGION DU DELTA DU ZHUJIANG, CHINE

Introduction

La présence des puissances occidentales et nippone au siècle dernier aura fortement influencé le développement territorial de la Chine. Concordant avec une période de mouvement anti-Mandchoue, l'apparition en force de la présence étrangère provoqua, par le biais d'une série de traités inégaux, la mise en place de structures favorisant l'exploitation et éventuellement la transformation locale des matières premières chinoises; l'industrialisation côtière (particulièrement dans le nord-est), la concession de Hong Kong (octroyé à la Grande-Bretagne en 1842 par le traité de Nankin) et l'occupation de Macao (comptoir commercial portuguais depuis 1557), ainsi que l'instauration d'enclaves étrangères et de zones manufacturières en territoire chinois sont, entre autres phénomènes, significatifs de l'impact qu'aura eu l'ingérence étrangère sur la géographie chinoise. Le développement des infrastructures de transport le long des côtes, les mouvements de population vers les villes, l'accès étranger au marché chinois et le développement d'une bourgeoisie locale jusqu'alors marginale entraîna un profond déséquilibre entre le monde rural et la ville.

Lorsque le Parti Communiste Chinois prit le pouvoir en 1949, il hérita d'une situation de graves disparités entre les régions côtières et l'intérieur du pays. Les mesures prises dans le but de rétablir l'équilibre, telles la collectivisation des terres (1953) et leur communalisation (1958), visaient à rendre économiquement autonomes les régions de l'intérieur, en rationalisant les structures agricoles et en répartissant spatialement les bases industrielles [Schran, 1969]. Pourtant, la dispersion du pouvoir économique et la fixation territoriale du paysannat n'éradiquèrent ni les disparités entre les villes et les campagnes, ni celles entre la côte et l'intérieur: l'analyse de la valeur globale de la production industrielle pour la période 1949-74 démontre que la domination économique dans ce secteur, bien que réduite, demeure au profit des régions côtières [Ip et Wu, 1980, p.63].

Depuis l'adoption du cinquième plan quinquennal (1976-81), la politique chinoise de développement économique a une nouvelle fois entreprit de transformer les modes de gestion du territoire rural. La mise en place du *système de responsabilité* vise à

promouvoir la production agricole; d'une part il modifie le régime foncier[1] [Shue, 1984; White, 1987], et accorde au paysan le droit de regard sur la variété de sa production agricole marginale. D'autre part, il permet la réalisation de profit de vente, avec le développement de marchés libres [Ginsburg et Lalor ed., 1984, chap.5]. Le nouveau système lie le paysan à l'Etat par un contrat de production minimale, où toute quantité marginale produite peut-être soit revendue à l'Etat à bon prix, soit écoulée dans un marché local. Cet appel au gain monétaire encourage la production de cultures autres que vivrières, ainsi que la fabrique de biens commercialisables [Lo, Fung, 1986, p.1056]. Les terres demeurent toutefois propriété de l'Etat. En 1983, on estime que 98% de la population des régions agricoles a adopté ce système de contrat forfaitaire [Feutchwang ed., vol.1, 1988, p.78]

Ces transformations du monde rural chinois coïncident avec la mise en place de la politique dite des "4 Modernisations". Celle-ci vise à hausser le niveau technologique des secteurs agricoles, industriels, de la défense, et des sciences et techniques. Son financement dépend de conditions d'ouverture au marché économique mondial, qui devraient permettre d'augmenter le volume de devises étrangères. Depuis le début des années 1980, le gouvernement a instauré un système de zones franches le long des côtes afin de promouvoir l'investissement étranger ainsi que l'importation de technologie et de devises requisent pour l'application de sa politique économique intérieure. L'intention de la Chine est de favoriser une pénétration économique étrangère par le biais d'investissement, tout en contrôlant l'impact que ceux-ci auront sur l'économie planifiée.

L'ouverture de la Chine implique donc l'aménagement de stuctures d'accueils. Les provinces méridionales, et plus particulièrement celle de Guangdong, recoivent une part prépondérante des investissements publics et privés pour l'établissement de ces structures.

Or, les provinces méridionales sont des zones historiquement vouées à l'aquaculture et à l'agriculture, plus particulièrement à la riziculture. La plupart des régions produisent 2 cultures par année, d'autres 3 [Sakakida Rawski, 1972; Ruddle, Zhong, 1988]. Que ces régions se tournent vers des types de cultures autres que

---

[1] La décollectivisation a été reconnue par le P.C.C. au III Plénum du 11ième Congrès en décembre 1978. Elle avait été amorçée en 1977 dans la province natale de Deng Xiaoping, le Sichuan.

vivrières, et la Chine pourrait voir accroître le déficit de sa production alimentaire. Et en effet, on note une diminution de la production céréalière; en 1985, les surfaces consacrées aux céréales en Chine ont subit une perte nette de 4.67 millions d'hectares, soit une baisse dans la production de 20 millions de tonnes comparativement à l'année précédente. Les besoins en grain inhérents à la croissance démographique sont évalués à 15 millions de tonnes par année [La Chine en construction, 26e année, No.6, juin 1988, p.12-14]. Après 10 années de réformes, certains critiquent la justesse des structures économiques mises en place. D'une part, le développement de zones franches en territoire chinois a provoqué l'accentuation des disparités régionales; d'autre part, les investissements étrangers n'ont pas créés l'augmentation souhaitée par l'Etat dans le secteur des exportations. Par exemple, pour l'année 1984-85, les réserves de devises étrangères, évaluées à US $ 6 milliards l'année précédente, furent dissoutes par un déficit de la balance commerciale de US $ 7.6 milliards [Far Eastern Economic Review, 20/03/1986, p.83].

L'instauration de pôles de croissance en région côtière nécessite l'élaboration d'un réseau de transport adéquat, afin de diffuser l'accumulation à l'extérieur des zones favorisées. Il s'agit de permettre la diffusion des technologies et la répartition des devises fortes à partir des zones franches côtières vers l'intérieur du continent.

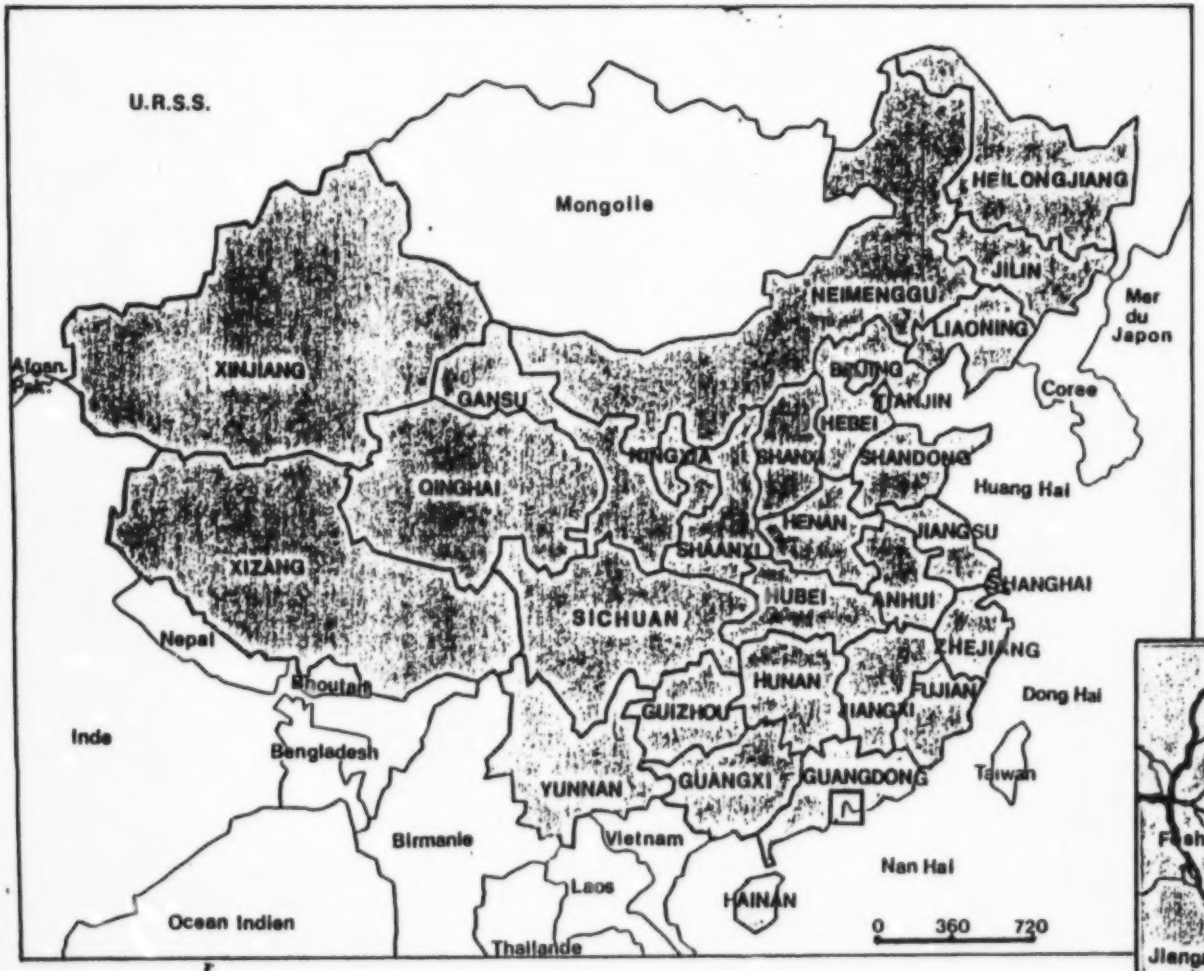
La présente étude consiste à démontrer que le développement d'axes de transport dans la région du delta du fleuve Zhujiang, soit le polygone formé par les villes de Hong Kong - Guangzhou - Macao (carte 1), est lié au processus d'ouverture de la Chine au marché économique mondial, et qu'il provoque des modifications dans l'utilisation fonctionnelle des sols ainsi que dans la mobilité de la population.

Suite à des recherches qui ont défini l'impact de la formation de corridors de développement économique en Asie du sud-est [McGee, 1987], cette étude établira, dans le cas de la Chine méridionale, l'effet qu'auront eu les récentes réformes sur l'industrialisation des zones péri-urbaines le long de corridors de communication.

Dans les pages qui suivent, nous verrons au chapitre 2 les structures d'accueil engendrées par le processus d'ouverture. Le chapitre 3 définira l'accroissement des disparités entre la province de Guangdong et les provinces limitrophes, certaines particularités géographiques de la province, et le cas de 2 zones franches qui y sont situées, celles de Shenzhen et de Zhuhai. Un quatrième chapitre portera sur l'élaboration du système de transport routier dans la région du delta du fleuve

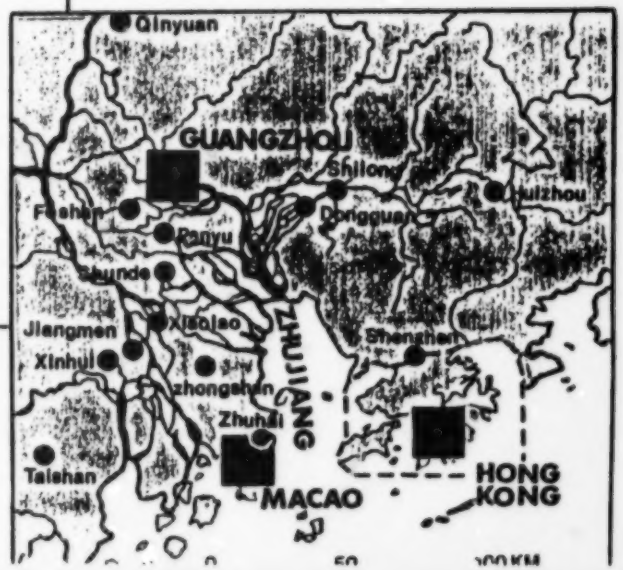
CARTE 1

REPUBLIQUE POPULAIRE de CHINE



Sources: -Kulturgeografisk Institut, A rhus Universitet.
-Gentelle P., 1987.

DELTA du ZHUJIANG



Zhujiang. L'analyse définira par la suite l'état de la diffusion de l'industrie en milieu rural dans la province du Guangdong. L'étude conclura sur les conséquences directes de la nouvelle politique chinoise sur les disparités régionales.

AMENAGEMENT TERRITORIAL :
LES ZONES ECONOMIQUES SPECIALES

En 1979, le gouvernement chinois inaugure une nouvelle politique économique, qualifiée de politique d'ouverture. Il s'agit de l'élaboration de mesures politiques et administratives conférant aux régions côtières une certaine autonomie économique. Les provinces de Guangdong et de Fujian, et plus particulièrement les villes de Shenzhen, Zhuhai, Shantou et Xiamen, bénéficient de l'implantation de structures inhérentes à la promotion de l'investissement étranger. En avril 1984 sont décrétées zone ouverte 14 villes portuaires côtières, connues sous la dénomination de "zones d'expansion économique et technique" (carte 2). En 1985, les deltas des fleuves Zhujiang et Changjiang, les presqu'îles du Liaoning et Shandong et l'île de Hainan sont aussi déclarés zones d'investissement. L'île de Hainan devient la cinquième Zone Economique Spéciale (Z.E.S.) en mai 1988 [Far Eastern Economic Review, 02/03/1989, p.60]. Auparavant un district de la province du Guangdong, elle est élevée au rang de district autonome [Zhongguo renkou, 1988].

Le développement des zones franches en Chine répond donc à des besoins politiques de développement économique. De plus, certaines de ces structures peuvent aussi répondre à la réinsertion prochaine des 2 colonies de Hong Kong et de Macao. En fait, la tactique des zones économiques spéciales s'explique en 5 points.

Un premier élément qui poussa le gouvernement à créer des zones franches et ainsi permettre l'investissement étranger fut la nécessité de hausser le niveau de la technologie chinoise. Durant la première décennie de la R.P.C., l'Union Soviétique avait entamé 150 projets industriels "clé-en-main", sous l'expertise de 11 000 techniciens soviétiques. 25 000 Chinois étudiaient alors en U.R.S.S. L'adoption du modèle de développement soviétique et de la politique de développement économique

CARTE 2

CHINE : Les ZONES FRANCHES

Source: Wang, Bradbury 1986

staliniste encourageait ces échanges, mais un brouillage idéologique à la fin des années 1950, et le retrait de l'aide soviétique qui s'en suivit, réduisit le rythme de développement des techniques chinoises[2]. Aussi la Chine entend-elle aujourd'hui procéder différemment. La création de sociétés mixtes est favorisée, en motivant la venue d'investissements étrangers par le biais de politiques tarifaires avantageuses. Il est à remarquer que les Z.E.S., principales zones de réception des investissements étrangers, sont éloignées du centre économique et politique décisionel de la Chine. Il importe donc que les territoires qui bénificient de ces investissements puissent diffuser la technologie et les procédés de gestion acquis, afin de réduire les disparités engagées par les Z.E.S. elles-mêmes.

Le second point qui justifie l'instauration des Z.E.S. est donc la nécessité pour la Chine d'intégrer les techniques modernes de gestion, d'emploi et de formation, et de faciliter leur propagation, ainsi assurant une saine gestion des importations en fonction des besoins. Depuis l'abolition du système de sécurité d'emploi pour les cadres de compagnies, les directeurs d'usines et de manufactures sont devenus redevables de leurs opérations à l'Etat. Ceci nécessite de leur part une connaissance pertinente des structures et des besoins d'une économie axée sur les mécanismes généraux d'offre et de demande. Il s'agit en fait de diffuser les connaissances techniques et le savoir-faire relatif à une économie de marché, afin de permettre une répartition homogène de la production et des revenus à travers les milieux ruraux.

Le troisième volet est le transfert horizontal de la technologie. La décentralisation des industries légères et la promotion de la production artisanale devront être jumelées à la diffusion des techniques de gestion et de production. Ce qui exercera inévitablement une pression sur les transports routiers. Ceux-ci favorisent par ailleurs la dispersion de l'industrie légère à travers la campagne. Si les voies de chemins de fer et les transports fluviaux servent surtout au transport des matières pondéreuses, l'industrie légère repose d'abord sur l'industrie du camionnage [Wolkowitsch, 1982, p.239-40]. Autre aspect de la dispersion de la production industrielle légère, le développement de la sous-traitance à l'intérieur du territoire peut entraîner l'homogénéisation géographique des revenus relatifs à cette production, comme elle peut signifier l'aliénation de la population à un travail d'assemblage de type artisanal, tel que vécu ailleurs en Asie du sud-est [Niehoff,

---

[2] Une installation industrielle de type *clé-en-main* ne permet qu'un faible apprentissage technologique, étant donné l'indissociabilité des composantes.

1987]. Cette restructuration du système de production nécessite un puissant appui financier.

Le quatrième élément qui caractérise l'instauration des Z.E.S. est lié à la balance commerciale chinoise. Le cinquième plan quinquennal fait état de politiques de promotion du secteur touristique afin d'augmenter le volume d'entrée des devises étrangères. La Chine mise aussi sur l'exportation des biens produits à l'intérieur des Z.E.S. vers les pays à devise forte. C'est d'ailleurs sur le modèle des zones franches d'Asie du Sud-Est que la Chine calqua son propre modèle de zone d'attraction d'investissement étranger [Brunet, 1986, p.64]. La création d'enclaves d'investissement dans une économie planifiée a été justifiée par leur serviabilité à la balance commerciale et, par extension, à la modernisation de la Chine.

Le cinquième élément qui caractérise l'établissement des Z.E.S. est leur fonction de zones d'*absorption*. A cause de la proximité des colonies de Hong Kong et Macao et de l'île de Taiwan, des territoires ethniquement similaires [Wang et Bradbury, 1987, p.310], la Chine méridionale est, pour le gouvernement chinois, plus susceptible de subir et de bénéficier de l'influence étrangère, notamment par le maintien des contacts avec les Chinois d'outre-mer. La dispersion de la diaspora chinoise à la suite de la prise du pouvoir par le P.C.C. s'est surtout effectuée à partir des régions méridionales, via Hong Kong, Macao et Taiwan [Gernet, 1972, p.534-37]. De même, la province du Guangdong est celle où le plus de gens ont quitté pour l'étranger [Zhongguo renkou, 1988, p.155]. Etant donné la structure de la famille chinoise et la relation étroite entre ses membres, le milieu est propice à la propagation des connaissances venues de l'extérieur. Les zones franches peuvent donc servir à filtrer les idées et l'information provenant des marchés économiques mondiaux [Wang, Bradbury, 1986, p.310].

La stratégie d'aménagement territorial associée à la politique économique de modernisation de la Chine a engendré une problématique bien particulière. Le fait que les Z.E.S. soient soumises aux fluctuations du marché économique international, ou encore à la compétition croissante entre les zones franches d'Asie nécessite de la part du gouvernement l'apprentissage et l'adaptation de techniques de gestion capitalistes à l'intérieur d'un régime planifié. De plus, l'éloignement des principales zones de production industrielle déjà en fonction, et la réticence des autorités chinoises à rendre accessible le marché intérieur démotivent assurément l'investissement étranger [Pepper, 1986, p.15]. Les mesures entreprisent par le gouvernement chinois n'entraînent

donc pas nécessairement les résultats espérés.

IMPACT DE LA STRATEGIE

Depuis 1979, l'Etat chinois a promulgué 73 lois et règlements ayant trait à des conditions prévilégiées d'investissement. Le montant total des investissements étrangers en Chine s'élevait en 1985 à US $ 8.5 milliards; ceux-ci étaient essentiellement investis en sociétés mixtes [La Chine en construction, septembre 1988, p.9]. Mais ces investissements ne seront pas toujours destinés à la production d'exportation. C'est en effet la taille du marché chinois qui attire les investisseurs, là où ceux-ci visent à s'installer en profitant du régime fiscal avantageux des zones franches, à produire à faible coût en utilisant la main-d'oeuvre locale à bon marché, et à vendre à l'intérieur même du pays. Dans le cas de la zone franche de Shenzhen, les exportations jusqu'en 1986 étaient inférieures à 30% de la production, alors que l'on envisageait d'exporter la totalité de la production industrielle et manufacturière [Brunet, 1986, p.64]. Par ailleurs, en ce qui concerne la fonction de site de production industrielle de Shenzhen, la valeur des ventes au détail a dépassé par 50% la valeur combinée des extrants industriels et agricoles (1983) [Pepper, 1986, p. 11]. Ces deux phénomènes ne correspondent évidemment pas avec l'objectif de financement de la politique de modernisation. La croissance de la dette extérieure, pour l'exercice financier de 1988, atteint un record de US $ 35-40 milliards [Far Eastern Economic Review, 19-01-89, p.48].

Suite à ses constatations, des corrections furent apportées dans la distribution des fonds publics. En juillet 1985, concernant la politique des villes "ouvertes", le gouvernement annonça qu'il concentrerait dorénavant ses investissements dans 4 villes, soit Tianjin, Dalian, Shanghai et Guangzhou, et que les 10 autres villes portuaires ouvertes en avril 1984 (soit Qinhuangdao, Yantai, Qingdao, Lianyungang, Nantong, Ningbo, Wenzhou, Fuzhou, Zhanjiang et Beihai) ne bénéficieraient plus des mêmes avantages tarifaires [Far Eastern Economic Review, 20/03/86, p.104]. Toutefois, si les zones franches n'assument pas encore le rôle qui leur était désigné, du moins la politique d'ouverture permet-elle l'augmentation du volume de devises étrangères: à la fin de 1984, les investissements dans les 4 Z.E.S. totalisaient US $ 840 millions [Jao et Leung ed., 1986, p.124]. La fraction qu'occupe le commerce extérieur dans le PNB de l'économie chinoise est passée de 10.2% en 1978 à 29.7% en 1987 [Far Eastern

Economic Review, 02/03/1989, p.49].

Les principales critiques à l'égard des zones franches découlent du fait qu'elles sont devenues l'endroit privilégié pour les fraudes fiscales [Far Eastern Economic Review, 02/03/1989, p.54; 09/03/89, p.73]. La non-étanchéité de la frontière intérieure permet l'achat de produits manufacturés ayant bénéficié de subsides gouvernementaux dans les Z.E.S. et leur revente sur le marché chinois, procurant ainsi aux investisseurs des profits élevés. De plus, elles deviennent le siège d'échanges de devises étrangères hors des services bancaires officiels. Aussi, les biens produits à l'intérieur des Z.E.S. seront à l'occasion de même nature que ceux produits à l'intérieur du pays, affectant ainsi directement l'économie de provinces moins favorisées [Far Eastern Economic Review, 12/01/89/, p.45].

Pour ce qui est de l'usage des zones comme sites d'attraction de la technologie de haut de gamme, en 1984, seul 10% des 498 usines manufacturières se classaient comme telles [Pepper, 1986, p.11].

Les 4 zones économiques spéciales sont celles qui, parmi le réseau de zones franches aménagées le long de la côte, auront bénéficié le plus des apparentes modifications idéologiques qui prennent place depuis la fin des années 1970. Les Z.E.S. sont situées en Chine méridionale, et elles sont sous l'autorité des provinces dans lesquelles elles se situent. Celles-ci, le Fujian et le Guangdong, connaissent un développement des plus remarquables.

L'ESSOR DE LA CHINE MERIDIONALE

DISPARITES REGIONALES

Le 11ième Congrès National du Parti en 1978 présenta le programme des "4 modernisations" (la politique sera adoptée le 5 mars 1978). Cette politique coïncide avec le retour de l'emphase placée sur le développement des régions côtières. La relation s'effectue à 2 niveaux; il s'agit d'une part pour les Chinois de rapprocher les bases de production des centres financiers, commerciaux et industriels que sont Hong Kong, Macao et Taiwan [Comtois, 1988, p.107]. D'autre part, les mesures entreprises visent à faciliter la mise en oeuvre de leur politique économique de

promotion de l'industrie légère. L'étude des zones franches révèle que la Chine semble favoriser le développement de pôles de croissance le long de la côte, mais par contre ceux-ci semblent à leur tour drainer les ressources des régions limitrophes de l'intérieur et dévier les matières premières auparavant destinées à d'autres centres de transformation.

Les provinces qui accueillent les zones franches se voient pourvues, par le biais de politiques économiques souples, de mesures tarifaires et fiscales particulières. Celles-ci portent atteinte aux régions de l'intérieur qui, pour certaines d'entre elles, voient leur volume d'exportation diminuer, même au niveau des secteurs traditionnels. La province du Guangdong a le droit de conserver 80% des devises étrangères acquises par l'exportation. En se servant de la devise faible du pays, le Renminbi (Rmb), la province se procure des produits des régions de l'intérieur, et les exporte via ses propres infrastructures portuaires. L'analyse du tableau 1 démontre qu'il y a une nette domination du Guangdong dans le rapport entre la valeur de production et d'exportation, comparativement aux 2 provinces de l'intérieur qui lui sont voisines et qui ne bénéficient pas d'infrastructures équivalentes. Si l'on considère la valeur des exportations, on remarque qu'il faut produire pour une valeur presque de 7 fois plus élevée au Hunan qu'au Guangdong pour exporter pour la valeur d'un même dollars US. Aussi, si la valeur globale de production agricole et industrielle (VGPAI) per capita de la province de Guangdong est inférieure à la moyenne nationale, il faut remarquer l'importance de la valeur des exportations du Guangdong; la valeur des exportations per capita démontre l'avantage comparé de structures tournées vers l'extérieur dont aura profité la province du Guangdong.

Il est à remarquer que si la région autonome du Guangxi a accès direct à la mer du sud, les infrastructures portuaires de Beihai sont peu développées. La proximité du Viet-Nam et les nombreuses altercations ont joué à l'encontre du développement économique de cette région.

La région de Shanghai, principale zone manufacturière chinoise, souffre depuis quelques années de graves déficits d'approvisionnement en matière brute, car le pouvoir d'achat des provinces côtières méridionales ne cesse de croître. De plus, l'installation de firmes industrielles dans les provinces traditionnellement exportatrices de matières premières réduit d'autant les possibilités d'approvisionnement des grands centres manufacturiers [Far Eastern Economic Review,

27/10/89, p.38-39]. Les provinces de Jiangsu, Fujian, Sichuan, Zhejiang et Guangdong connurent du début des réformes entreprises en 1979 et jusqu'en 1985 une augmentation de leur croissance industrielle en milieu rural variant entre 41 et 54% [Far Eastern Economic Review, 20/03/86, p.81-82). De celles-ci, Guangdong aura bénéficié de la majorité des investissements publics et privés.

Tableau 1

Valeur de production et exportation per capita

	Guangdong	Hunan	Guangxi	Chine
Population (millions) (c)	61.66	55.61	38.06	1 035
VGPAI per capita * (Rmb.) (b,c)	862.52	719.33	497.05	1 005.73
valeur d'export (millions US.) (a)	5 560 (14.1%)	620 (1.6%)	540 (1.4%)	39 500 (100%)
valeur d'export (US) per capita (a,c)	90.17	11.15	14.18	36.71
Indice VGPAI/export (Rmb./$US.) (a,b,c)	9.46	64.51	35.04	27.48

* VGPAI: valeur globale de la production agricole et industrielle.

sources: (a) Far Eastern Economical Review, 12/01/1989, p.45.
(b) Statistical Yearbook of China, 1985, p.3
(c) Statistical Yearbook of China, 1985, p.188.

Le Guangdong attire donc des matières brutes ou finies et des produits agricoles des régions avoisinantes, des capitaux de sociétés publiques et privées, et aussi des compagnies originaires d'autres provinces. En 1985, afin de rendre plus rapide

l'industrialisation à l'intérieur des Z.E.S., et ainsi capitaliser sur les investissements publics, l'Etat a fait requête auprès de certaines firmes installées ailleurs en Chine pour qu'elles déménagent leurs opérations dans les Z.E.S. [Far Eastern Economic Review, 20/03/86, p.104]. Par exemple, 130 entreprises originaires du Hunan se sont installées dans la Z.E.S. de Shenzhen, afin de bénéficier des subsides locaux [Far Eastern Economic Review, 12/01/89, p.45-46]. Ce qui diminue nécessairement le volume de devises étrangères pour les régions d'origines. Les provinces du Guangxi et du Hunan ont eu recours à des barricades routières et des tarifs douaniers inter-provinciaux afin de réduire les fuites vers le Guangdong, au moment où elles auraient presque atteint les seuils minimaux d'approvisionnement des provinces d'origines [Far Eastern Economic Review, 12/01/89, p.46].

GUANGDONG

Nous avons vu quelques uns des impacts de la nouvelle politique économique chinoise sur le développement des disparités régionales. Les réformes entreprises depuis le début des années 1980 affectent aussi l'équilibre des rapports de production à l'intérieur même des provinces.

La province de Guangdong, dans laquelle on retrouve 5.75% de la population de la République Populaire de Chine, connaît une légère diminution de sa production céréalière. Celle-ci concorde avec la nouvelle politique économique. Guangdong produisait 5.1% des grains de Chine en 1981, et ne produira que pour 4.8% en 1984. Elle ne demeure pas moins une importante région agricole, considérant qu'elle ne possède que 3.1% des terres chinoises cultivées. En fait, l'index de récolte multiple y est de 223% [Lo, Fung, 1986, p. 1052; Statistical Yearbook of China, 1981, 1985].

Avec l'adoption par le gouvernement central du cinquième plan quinquennal, la province de Guangdong promouvoit le développement des industries légères [Chan, 1980, p.227]. Ceci doit se faire de pair avec la diffusion des connaissances techniques et de gestion, tel qu'élaborée dans la stratégie de développement des Z.E.S. Or, comme l'indique le tableau 2, le faible taux de scolarité en province met en doute la capacité de diffusion des techniques de production de haute technologie ou même d'assimilation des nouvelles techniques de gestion. Il est à remarquer que sur les 24 400 entreprises industrielles que compte la province, 24 085 sont de petite taille [Statistical Yearbook of China, 1985, p.321]. De plus, comme l'indique le tableau 2,

la métropole ne concentre que 16.4% des entreprises industrielles de la province. Ces deux éléments suggèrent la diffusion de l'industrie légère à travers différents pôles de développement au niveau provincial. De plus, avec le début de l'exploitation des champs pétrolifères dans l'embouchure du delta du Zhujiang, on assiste à l'expansion régionale de complexes pétro-chimiques et de l'industrie sous-jacente [Wang, Bradbury, 1986, p.317].

La région du delta du Zhujiang compte 16 millions d'habitants, et couvre une superficie de 20 000 KM carrés [La Chine en construction, 20e année, No.9, p.32]. La densité y est donc de 800 habitants au kilomètre carré, alors qu'à l'échelle provinciale la densité d'occupation n'est que de 291 habitants au KM carré [Statistical Yearbook of China, 1985].

Tableau 2

La scolarité et les industries

	Population (Millions)	% diplomés d'université	% analphabètes (12 ans et +)	entreprises industrielles
Guangdong	c 61.6	b 0.4	b 16.8	d 24 400
Guangzhou	a 3.2	a 2.7	a 9.1	e 4 003

sources:
a; The Population Atlas of China, 987, p.18
b; Statistical Yearbook of China, 1985, p.201
c; Statistical Yearbook of China, 1985, p.188
d; Statistical Yearbook of China, 1985, p.319
e; Statistical Yearbook of China, 1985, p.73

La province du Guangdong s'est vue dotée de 3 Z.E.S. Deux d'entre elles retiennent l'attention: celle de Zhuhai, limitrophe à Macao (Aomen), comptoir commercial portuguais qui sera retrocédé à la Chine en 1999, et celle de Shenzhen, située à l'arrière des Nouveaux Territoires de Hong Kong (Xianggang), colonie britannique jusqu'en 1997. Avec la municipalité de Guangzhou, elles délimitent le triangle du delta du Zhujiang.

SHENZHEN ET ZHUHAI

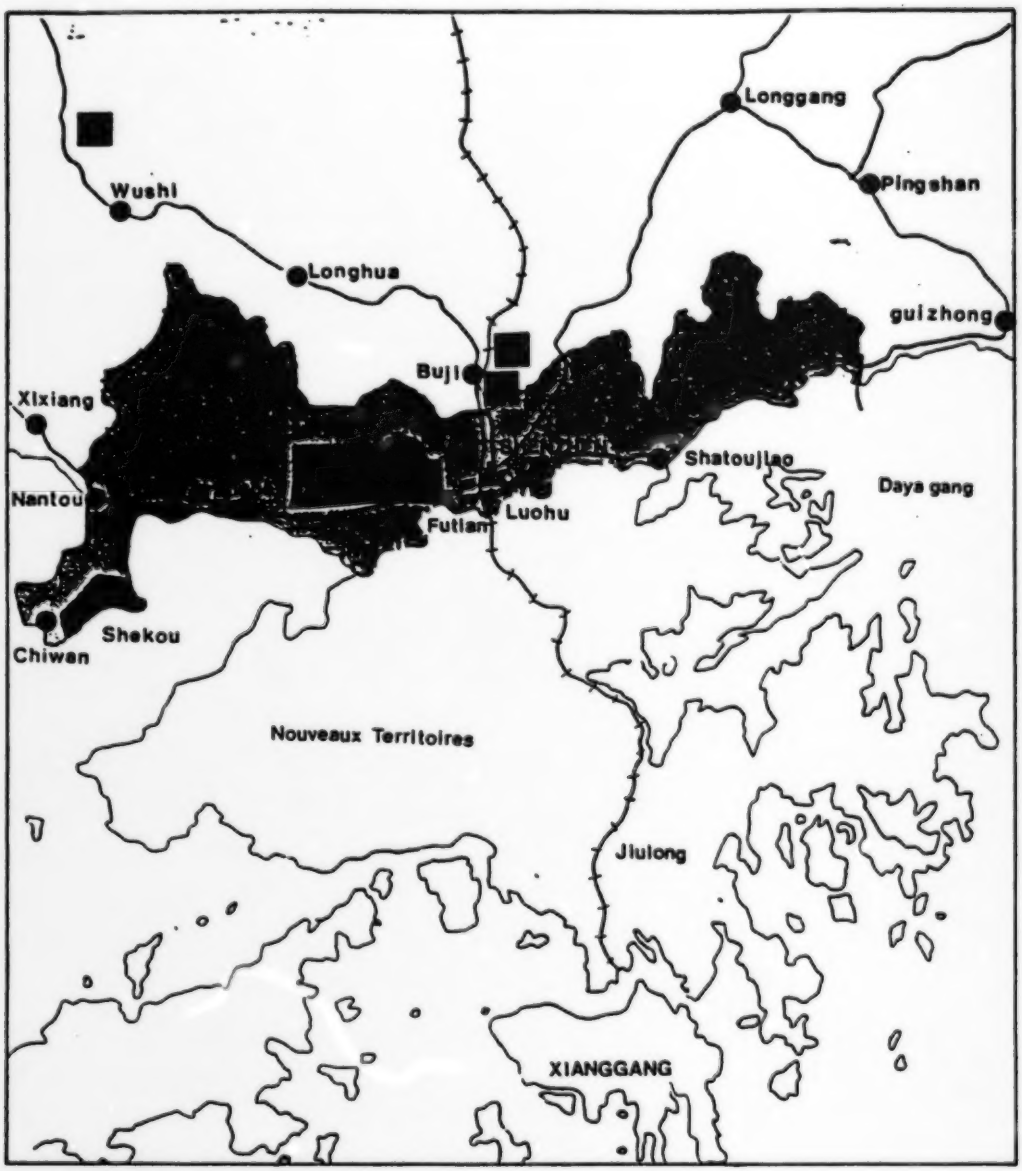
En 1978, la China Merchants' Steam Navigation Co. propose de développer à ses frais une zone de production industrielle dans la péninsule de Shekou, au Guangdong. Elle en reçoit l'autorisation, et le 1er janvier 1979 un territoire de 2 KM carrés lui est concédé. La ville de Shenzhen reçoit à la même époque le statut de zone de production de biens d'exportation. Les 2 sites seront réunis, en août 1980, couvrant une aire de 327.5 KM carrés (la superficie actuelle); elle prendra le nom de la localité la plus importante du comté [Jao et Leung ed., 1986, p.24-28]. La zone franche de Shenzhen occupe la frontière nord de la colonie britannique, et est flanquée par les plans d'eau de l'estuaire du fleuve Zhujiang à l'ouest et de la baie de Daya à l'est (carte 3). Le comté de Shenzhen, dans lequel se retrouve la S.E.Z., couvre 2 020 kilomètres carrés. La frontière est dotée de 6 passages douaniers vérifiant le trafic de passagers et de marchandises. L'armée y contrôle les passages.

A partir de 1980, en plus de l'ouverture de zones touristiques qui accueillent annuellement 2 000 000 de visiteurs dans 200 hôtels, les infrastructures de 2 nouveaux ports sont déployées à Shekou et à Chiwan, en plus de celles d'un héliport à Nantou. Un institut de recherche et une université y sont créés en 1983 [Brunet, 1986, p.64].

Des 3 KM carrés qu'elle couvrait en 1980, la ville de Shenzhen occupe aujourd'hui une surface de 48 KM carrés, avec une population de 530 000 personnes [La Chine en construction, 26e année, No.9, p.33]. L'aire industrielle aménagée par le gouvernement couvre 1 200 ha.; les investissements étrangers qui y sont placés proviennent à 90% de Hong Kong [Brunet, 1986, p.64]. Ceux-ci auront augmenté de près de 950% dans les 4 premières années (120 millions HK en 1979, 1 130 en 1983). La grande majorité des investissements industriels et manufacturiers proviennent du transfert d'usines de Hong Kong au continent, les coûts de la propriété foncière et de main-d'oeuvre y étant beaucoup moins élevés [Wang et Bradbury, 1986, p.315]. La proximité et l'origine de la population de Hong Kong (et donc le dialecte) servent cette situation. En fait, les investissements originant de Hong Kong et Macao représentent plus de la moitié des investissements directs étrangers en Chine. Les investissements sont soit reliés à l'industrie du tourisme, soit à l'implantation d'industrie légère se concentrant dans l'industrie du jouet et celle du textile (tableau 3). Le phénomène s'explique par le développement des structures d'accueil à Shenzhen et Zhuhai, et aussi

Carte 3

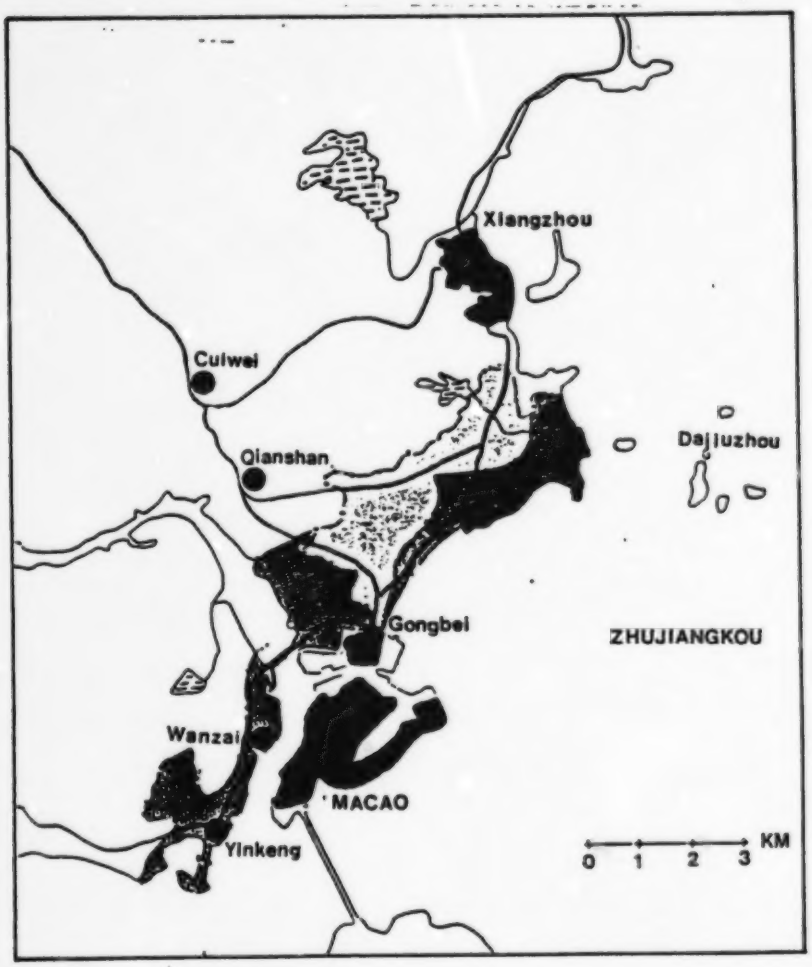
Zone Economique Spéciale de Shenzhen



Source: Jao, Leung, 1986, p.26-27

Carte 4

Zone Economique Spéciale de Zhuhai



Zone économique spéciale

(surface originale, 1979-80)

Espace urbain

Source: Jao, Leung, 1986.

par le faible coût de la main-d'oeuvre locale et les possibilités qu'offrent les abris fiscaux. Les Etats-Unis se placent au second rang pour les investissements en Chine avec 15%, et le Japon au troisième rang avec 8% [The China Pacific Traveller, 1:4, p.18-19]. On remarque au tableau 4 que bien qu'il y ait 4 fois plus d'entreprises créées dans les Z.E.S. du Guangdong, moins de la moitié des investissements y ont été consacrés: ce qui laisse supposer l'implantation d'industries lourdes dans le nord et la distribution d'industries légères dans le sud.

Tableau 3

Investissements originant de Hong Kong et Macao par secteurs

*(Total cumulatif jusqu'à la fin de 1983)

Industries	nombre de projets
Textiles et vêtement	120
Autres industries légères	230
Industrie lourde	37

*Investissements financés par le Groupe de la Banque de Chine, regroupant avec la succursale de la Banque de Chine à Hong Kong 12 autres banques locales.

Source: Jao et Leung, 1986, p. 166.

Shenzhen, qui a bénéficié de façon prépondérante des investissements du gouvernement central et de ceux du milieu privé, aura bénéficié entre 1979 et 1984 d'investissements étrangers de l'ordre de Rmb 1.1 milliard, ce qui représente à peu près la moitié des Rmb 2.56 milliards investis en capital et en infrastructure par diverses sources chinoises (privées, gouvernementales, groupes financiers...)[Beijing Review, No.16, 16/04/84, p.6]. Il importe de souligner un événement particulier, qui a eu lieu pour la première fois depuis l'instauration de la République Populaire de Chine. Il s'agit d'une vente aux enchères des droits d'utilisation des terres à l'intérieur de la Z.E.S. de Shenzhen. Une hypothèse a été avancée selon laquelle ces investissements directs étrangers auraient été permis afin de capitaliser sur les

placements publics et privés de source chinoise déjà investis en structures d'accueil [Pepper, 1986, p.3]. Depuis 1988, Shenzhen, Shanghai, Guanzhou, Tianjin, Hainan, Fuzhou et Xiamen ont toutes été le siège de telles ventes [Far Eastern Economic Review, 14/07/88, p.22-26].

Tableau 4

Investissements originant de Hong Kong et de Macao par régions*

(Total cumulatif jusqu'à la fin de 1983)

	nombre de projets	% du montant total investit
Z.E.S. (Guangdong)	347	46
Xiamen (Fujian)	15	1.8
Beijing, Shanghai et autres.	91	52.6

*Investissements financés par le Groupe de la Banque de Chine.

Source: Jao et Leung, 1986, p.166.

La ville de Zhuhai reçue en 1979 le même statut municipal que Shenzhen. En 1980, Zhuhai couvre une superficie de 6.8 KM carrés (carte 4). Elle possède aujourd'hui 15.16 KM carrés ouverts à l'investissement étranger. En comparaison avec Shenzhen, le développement de la Z.E.S. de Zhuhai s'est fait beaucoup plus lentement. En effet, la colonie qu'elle borde, Macao, est d'avantage un centre récréo-touristique qu'elle n'est un pôle de développement économique. Zhuhai reçoit plus d'investissement pour le développement du secteur touristique qu'industriel. En fait, Zhuhai est le cinquième centre touristique chinois, après Beijing, Shanghai, Tianjin et Shenzhen. De plus, beaucoup de jeunes émigrés chinois à Macao reviennent afin de travailler dans le secteur de la construction [R. Brunet, 1986, p.71]. Zhuhai s'est dotée de son

propre héliport, en plus d'une jetée pour accueillir cargos et passagers [Comtois, 1988, p.109]. En 1987, Zhuhai exportait pour une valeur de 319 millions US, contre 371 en importations [Far Eastern Economic Review, 02/03/1989, p.60].

Les Z.E.S. connaissent donc un développement structuré mais géographiquement limité, où les zones d'expansion industrielles sont ouvertes au marché extérieur, mais coupées par des frontières semi-perméables avec l'intérieur du continent. Nous avons noté sur la carte de la zone franche de Shenzhen des industries situées à l'extérieur de ses limites territoriales.

CORRIDORS DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

A la lumière de la tendance mondiale à la spécialisation de grandes régions économiques, il semble que la région du delta du Zhujiang soit un site de développement industriel en pleine formation. Les tendances politiques de l'Etat chinois et la spécificité de Hong Kong (centre bancaire international, zone manufacturière à faibles coûts de production) semblent entraîner un développement de l'industrie légère axé sur l'entreprise de petite envergure ainsi que sur la production artisanale. La croissance des revenus per capita, de la spécialisation dans l'industrie du textile et du secteur tertiaire en région péri-urbaine indique le développement d'activités complémentaires aux activités urbaines en milieu rural [McGee, 1987, p.10].

La notion de corridor de développement se définie comme la formation de zones linéaires de production industrielle longeant un axe de communication, axe auquel la région doit la spécificité de sa production. La localisation d'industrie le long de grands axes de communication maximise la relation entre les noyaux urbains, où le développement de chapelets de bourgs servis par un réseau routier bien équipé remplace la tendance à l'agglomération. La formation d'une région métropolitaine munie de niveaux hiérarchiques complexes ne semble plus servir la cause de l'entraînement

économique des pôles de croissance [Claval, 1981, p.395, 405]. La fixité du paysannat chinois sert cette cause.

Avec le développement parallèle du système de responsabilité et des marchés libres, on peut projeter l'extension au niveau artisanal de la production liée aux secteurs des textiles et de l'industrie légère. Ceci s'appuit d'une part sur l'analyse d'autres régions d'Asie où l'industrialisation s'effectue sur une base familiale [McGee, 1987; Niehoff, 1987; Yeung et McGee, 1986], et sur la construction d'importants axes de transport routier bordant de part et d'autre le delta du Zhujiang. La formation de corridors où s'effectue un développement économique particulier est intimement reliée à la politique chinoise de modernisation.

TRANSPORT

Le développement d'axes de transport est un prérequis pour l'expansion économique. Il est aussi un agent permissif. Il a été démontré que l'organisation du système de transport agit sur la localisation industrielle, en relation avec d'autres facteurs tels la rente foncière, la centralité, la proximité des cours d'eau, la distribution des aires de marché, etc.. Le transport agit de plus sur les transformations qui affectent tous les milieux agricoles du monde. L'extension d'un réseau de communication agit au profit des cultures commercialisables et au détriment des cultures vivrières [Wolkowitsch, 1982, p.267]. Une hausse des revenus entraîne une croissance de la demande de mobilité, et le développement du secteur des transports favorise le déploiement de l'industrie. Aussi, la politique économique chinoise, en favorisant la vente de produits agricoles dans les marchés libres et la décentralisation industrielle, entraîne un accroissement dans la demande de transport routier (tableau 5).

Mais la politique de l'Etat chinois dans le domaine des transports, jusqu'à la fin des années 1970, ne mettait que peu d'emphase sur l'extension des voies de communication: le réseau ferroviaire chinois ne s'est accru que de 0.88% depuis 1978, et le système routier de 1.10%. Par contre, le volume transporté aura crû de 9.49% annuellement [Far Eastern Economic Review, 02/03/83, p.50].

Tableau 5

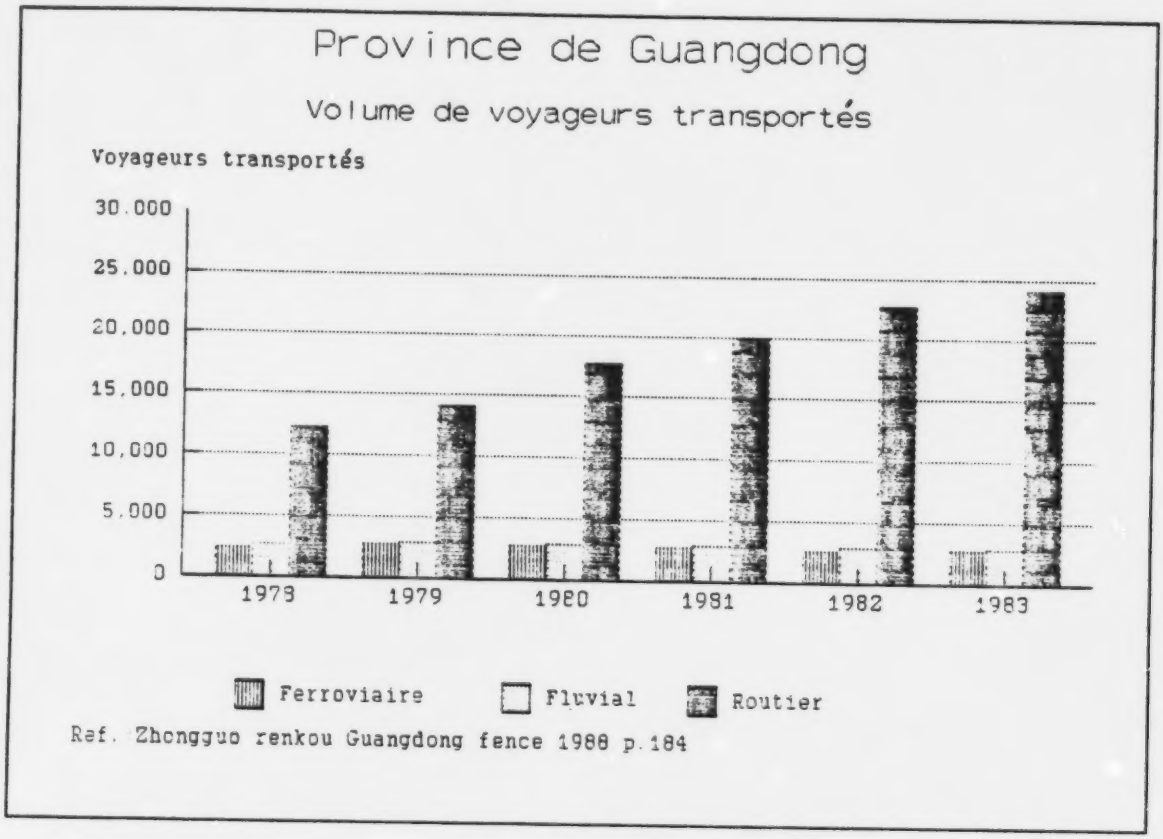


Tableau 6

Modes de transport des marchandises - Guangdong

Guangdong	Voies fluviales	Voies ferrées	Voies publiques
Longueur du réseau (Km.)	11 195 (a)	845.9 (a)	63 790 (a)
Fret (10000 T.)	4 757 (b)	3 675 (b)	2 309 (b)

Sources: (b) Statistical Yearbook of China, 1985, p.388
(a) Statistical Yearbook of China, 1985, p.395

Le gouvernement chinois a dévoilé qu'il allait ajouter 11 nouvelles autoroutes au réseau actuel, soit quelques 11 000 KM : le réseau routier chinois compte présentement 926 700 KM, et la vitesse moyenne des transports routiers est évaluée à seulement 30 KM/H [Ta Kung Pao, 06/12/84, p.63]. Ce nouveau développement ne touche toutefois que les régions côtières. Il servirait donc à accroître la rentabilité des investissements en immobilier placés par le gouvernement et promouvoir l'investissement étranger à l'intérieur du réseau de zones franches.

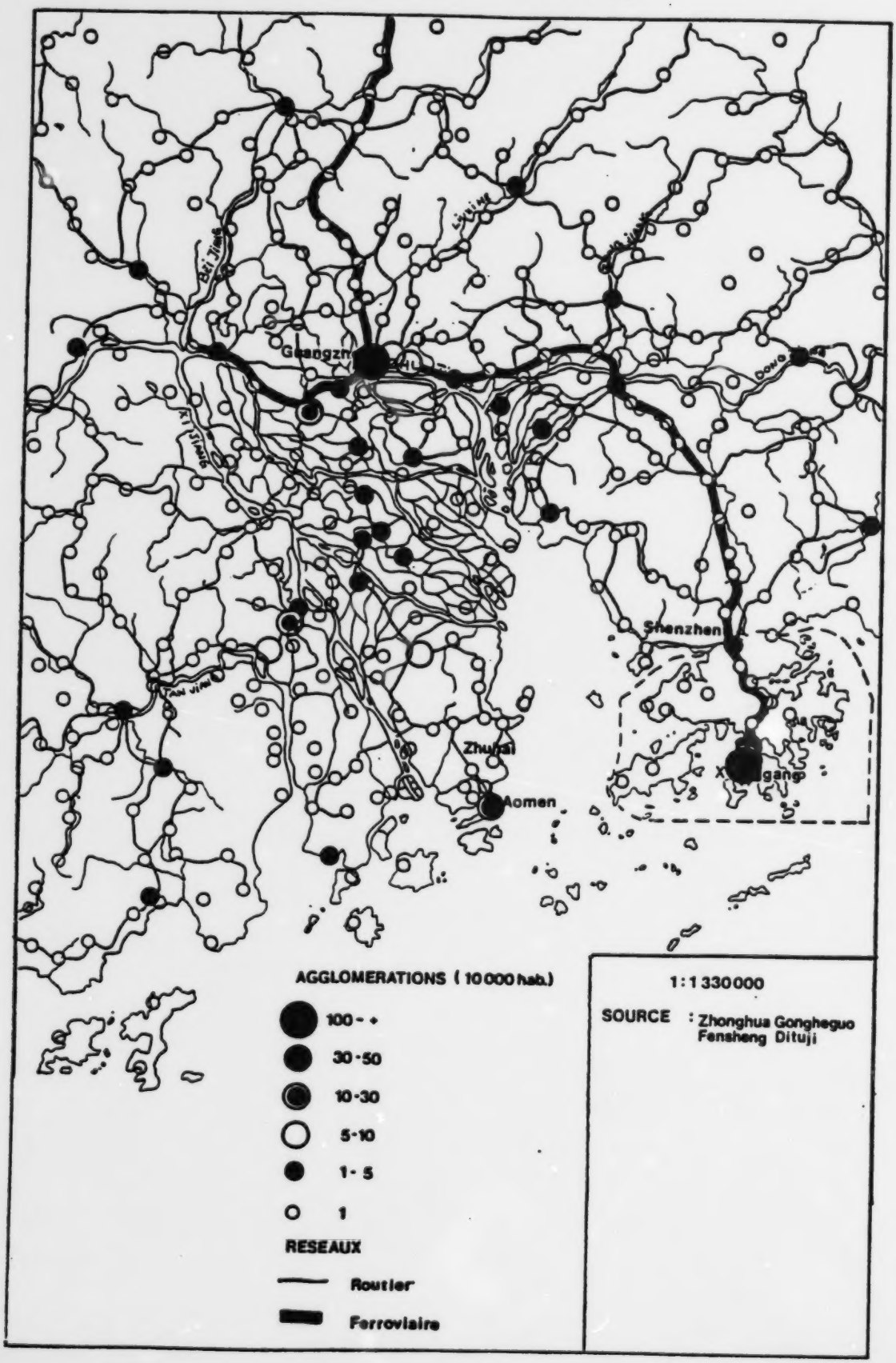
Le développement le plus notable des dernières années se situe au niveau des infrastructures de transport routier de la province de Guangdong. Le tableau 6 démontre que la province se fie principalement aux voies fluviales pour le transport à l'intérieur de la province, le réseau ferroviaire étant restreint à un corridor central (carte 5). Or, le transport sur voie maritime est essentiellement utilisé pour le transport de pondéreux ou de marchandises en vrac sur longues distances. L'élaboration d'un réseau autoroutier cernant de part et d'autre le delta du Zhujiang vise donc principalement à promouvoir la diffusion de l'industrie légère par le développement de l'industrie du camionnage et par l'accroissement des liens commerciaux entre les 3 importants pôles de croissance de la région.

Le tracé, étant donné la géographie fluviale de la région de Guangzhou, nécessitera la construction de 210 ponts. Un de ces ponts sera d'une longueur de 4.5 kilomètres, au dessus du fleuve Zhujiang (l'axe Taiping-Zhongshan). Le projet autoroutier se divise en 3 grandes étapes (carte 6).

La première de ces étapes reliera la ville de Guangzhou à la Z.E.S. de Shenzhen. La construction des 120 kilomètres de route a commencé en 1987. Ils seront opérationnels en 1990 [China Daily, 21/04/87]. Cette autoroute reliera donc le centre économique de la province de Guangdong à Hong Kong, Shenzhen y étant limitrophe. Le gouvernement de colonie britannique a adopté en 1988 un budget de US $ 3.84 milliards pour la mise en place d'infrastructures en prévision de leur réinsertion dans la Chine [Far Eastern Economical Review, 26/01/89, p.59]. La construction d'un nouvel aéroport, l'expansion des zones portuaires et l'augmentation du kilométrage des chemins de fer et routier afin de joindre le nouvel axe se terminant à Shenzhen démontre clairement la volonté de capitaliser sur les avantages de la réunion avec le continent. Présentement, il n'existe pas d'autoroute liant les villes de Hong Kong et de Guangzhou, malgré le fait que cette dernière ait une population de plus de 3 millions d'habitants [1985 Statistical Yearbook of China, p.73], et que Hong Kong elle-même ait

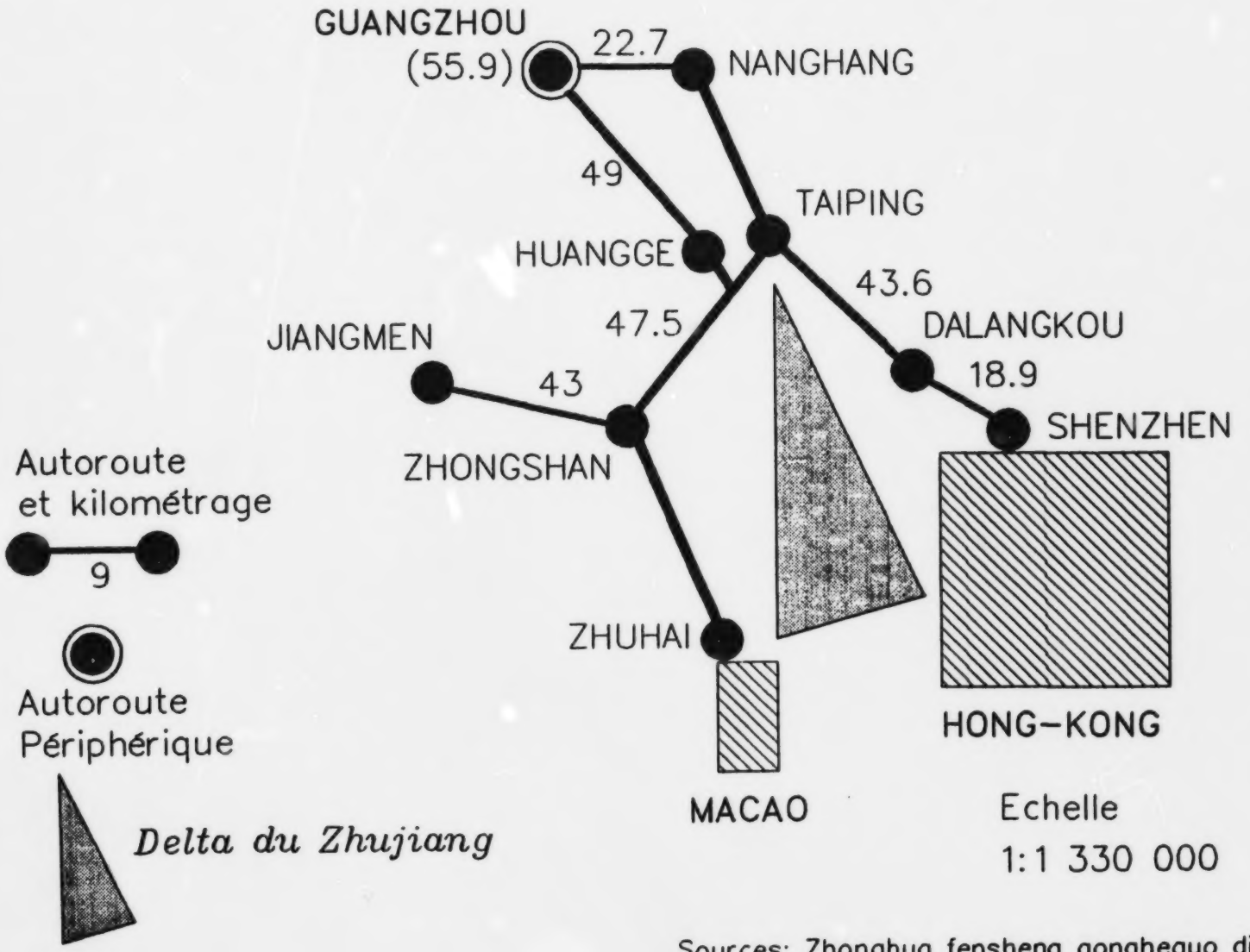
CARTE 5

DELTA du ZHUJIANG



Le réseau autoroutier

Carte 6



Sources: Zhonghua fensheng gongheguo dituji
China Review Dec.1988

une population de 5.6 millions d'habitants [Etat du monde 1986, p.8]. L'autoroute sera large de 6 voies, et permettra le trajet Hong Kong - Guangzhou en un peu plus d'une heure [China Trade Report, janvier 1982; China Daily, 21/04/87].

La seconde phase du projet autoroutier communiquera avec l'axe précédent à partir de la ville de Taiping, et joindra la Z.E.S. limitrophe à Macao, Zhuhai. Cette portion inclura un tronçon reliant les municipalités de Zhongshan et de Jiangmen. Les 4 ponts nécessaires furent terminés en 1984. L'autoroute est en cours d'élargissement, et les autorités y prévoient le passage de 3 000 véhicules quotidiennement [Ta Kung Pao, 06/12/84].

La troisième phase liera le sud de Guangzhou à la ville de Huangge évitant ainsi le détour vers l'est via Taiping lorqu'en transit entre Guangzhou et Macao; soit un tronçon de près de 50 km, dont la construction est prévue pour 1997 [China Daily, 21/04/87]. Une autoroute périphérique de près de 60 km bordera la ville de Guangzhou [China Review, décembre 1988, p.57], et donc facilitera l'accès au réseau de part et d'autre de la métropole. Des postes de péages sont censés rentabiliser l'ensemble du projet. Le consortium en charge réunit les autorités provinciales et la compagnie Hopewell China Development Ltd.(Hong Kong).

Le développement des voies de communication dans le sud de la Chine répond donc à une double demande de transport; d'une part l'augmentation de la mobilité du paysannat avec l'instauration du système de responsabilité (le besoin des paysans de se rendre aux marchés libres locaux afin d'y écouler leurs produits), et d'autre part la hausse du trafic commercial entre les 3 villes de Hong Kong, Macao et Guangzhou.

Il faut donc voir dans l'établissement de ce réseau routier, jumelé à la politique chinoise d'ouverture, au système de responsabilité et à la croissance du secteur tertiaire, la formation de corridors de développement économique; il s'agit d'évaluer jusqu'où la modification des structures territoriales rurales de la province de Guangdong affectera le développement des zones linéaires de production industrielle.

INDUSTRIALISATION RURALE

La Chine est un pays fondamentalement rural. Seul 20.8% de la population habite des villes de plus de 3 000 habitants [Chen, 1985, p.25]. Aussi les mesures politiques de fixité du paysannat chinois y sont-elles inhérentes [Goldstein, 1985, p.195]. Il s'agit pour la nouvelle politique économique chinoise de capitaliser sur ce type de

distribution géographique.

Selon la Commission d'Etat pour la Science et la Technologie (C.E.S.T.), et ce d'ici l'Horizon 2000, quelques 100 millions de paysans devront changer d'activité. Entre 1982 et 1987, 68 millions de Chinois paysans ont quitté le secteur agricole pour se diriger vers d'autres secteurs de l'activité en milieu rural, plus particulièrement vers l'industrie de petite échelle [Far Eastern Economic Review, 02/03/1989, p.49]. Depuis le début des réformes, il y aura eu en Chine la création de 17 millions d'entreprises, occupant 70 millions d'habitants et réalisant plus de la moitié de la production industrielle et agricole. 86% des entreprises sont familiales. Il existe déjà plus de 13 millions d'entreprises privées "individuelles", c'est-à-dire de moins de 8 employés (ce qui occupe 20 millions de personnes), et 70 000 sociétés privées, soit de plus de 7 employés, et qui elles occupent 1.2 millions de personnes [Science et technologie, décembre 1988, p.24]. Les industries rurales, incluant celles au niveau des villages, auront connu entre 1984 et 1987 une croissance de 4 fois supérieure à celles du milieu collectif; en 1987, les industries rurales comptaient pour 6.1% des 17% de croissance de la production industrielle [Far Eastern Economic Review, 02/03/89, p.50]. Pour ce qui est de l'industrie légère, elle aura connu une hausse dans sa croissance de 20.3% dans les 11 premiers mois de 1985, comparativement à la même période un an plus tôt. L'industrie lourde aura crû, pour la même période, de 16.5% [Far Eastern Economic Review, 20/03/86, p.81]. En 1982, le pourcentage de la population rurale active reliée au secteur industriel pour la province du Guangdong se concentrait principalement dans le delta du fleuve Zhujiang, donc à l'intérieur du polygone formé par Guangzhou, Hong Kong et Maco, et de façon secondaire dans les régions périphériques aux villes de Shantou (incidemment la troisième S.E.Z. du Guangdong, située dans l'est de la province) et Shaoguan (au nord). Par contre, la carte 7[3] indique qu'en 1982 les 2 Z.E.S. de Zhuhai et Shenzhen ne semblaient avoir eu que peu d'effet d'entraînement sur leur régions frontalières. L'explication réside d'une part dans la période initiale de mise-en-place des structures d'accueil, et d'autre part dans les mesures prisent par le gouvernement pour attirer les investissements étrangers à l'intérieur de limites strictement définies.

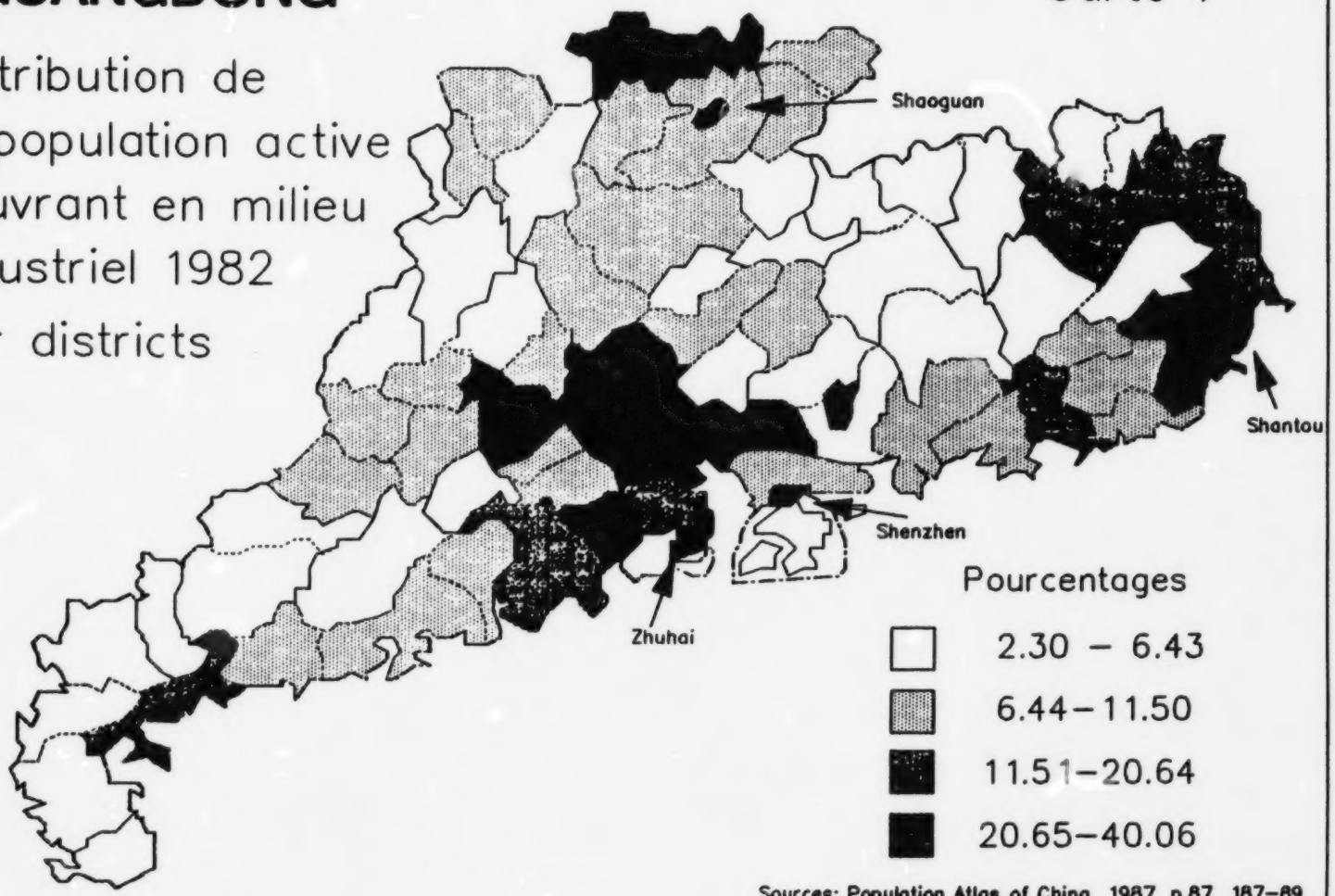
---

[3] Les agglomérations urbaines, bien que comprises dans les trames cartographiées, n'ont pas été considérées dans le calcul des quartiles. Elles auraient évidemment biaisé le résultat. Les pourcentages pour les populations urbaines actives oeuvrant en milieu industriel varient entre 15 et 65.

GUANGDONG

Carte 7

Distribution de
la population active
oeuvrant en milieu
industriel 1982
Par districts



Sources: Population Atlas of China, 1987, p.87, 187–89

Il est à remarquer que la diffusion spatiale de l'emploi en milieu industriel autour des 2 villes de Shantou et Shaoguan semble répondre à des critères différents. Ces 2 villes, consacrées depuis 1949 comme centres de production industrielle [Chan, 1980, p.221-23], ont connu différents types d'extension de la sous-traitance en régions périphériques. Shantou est une ville portuaire, alors que Shaoguan est desservie par le réseau ferroviaire. La diffusion de l'industrie ne se mesure donc pas uniquement en termes d'accessibilité au transport, mais évidemment en termes de spécificité des industries. Shaoguan est consacrée à l'extraction de ressources minérales. L'exploitation minière et la production industrielle lourde semble n'offrir que peu de possibilités de diffusion de la sous-traitance au niveau de la petite entreprise.

Les données statistiques utilisées pour construire la carte 7 datent du recensement de 1982, soit seulement 3 années après le début du mouvement de réforme. Une cartographie des statistiques du recensement partiel de 1987 permet de mieux évaluer la diffusion de l'industrie en milieu rural et l'impact qu'aura eu l'instauration des Zones Economiques Spéciales. La carte 8 démontre les variations à petite échelle dans l'utilisation fonctionnelle des sols survenues depuis 1982, imputables notamment à l'instauration de 2 Z.E.S. à Shenzhen et à Zhuhai. La croissance de la population liée au travail industriel a été très rapide dans les zones limitrophes. Aussi, nous notons une diminution du pourcentage de la population rurale active affectée au travail en milieu industriel dans le nord, et un effet de diffusion dans l'est de la province. Dans les 2 cas, nous devons tenir compte de la taille des populations. La solde migratoire et le profil démographique vérifient le phénomène (tableau 7).

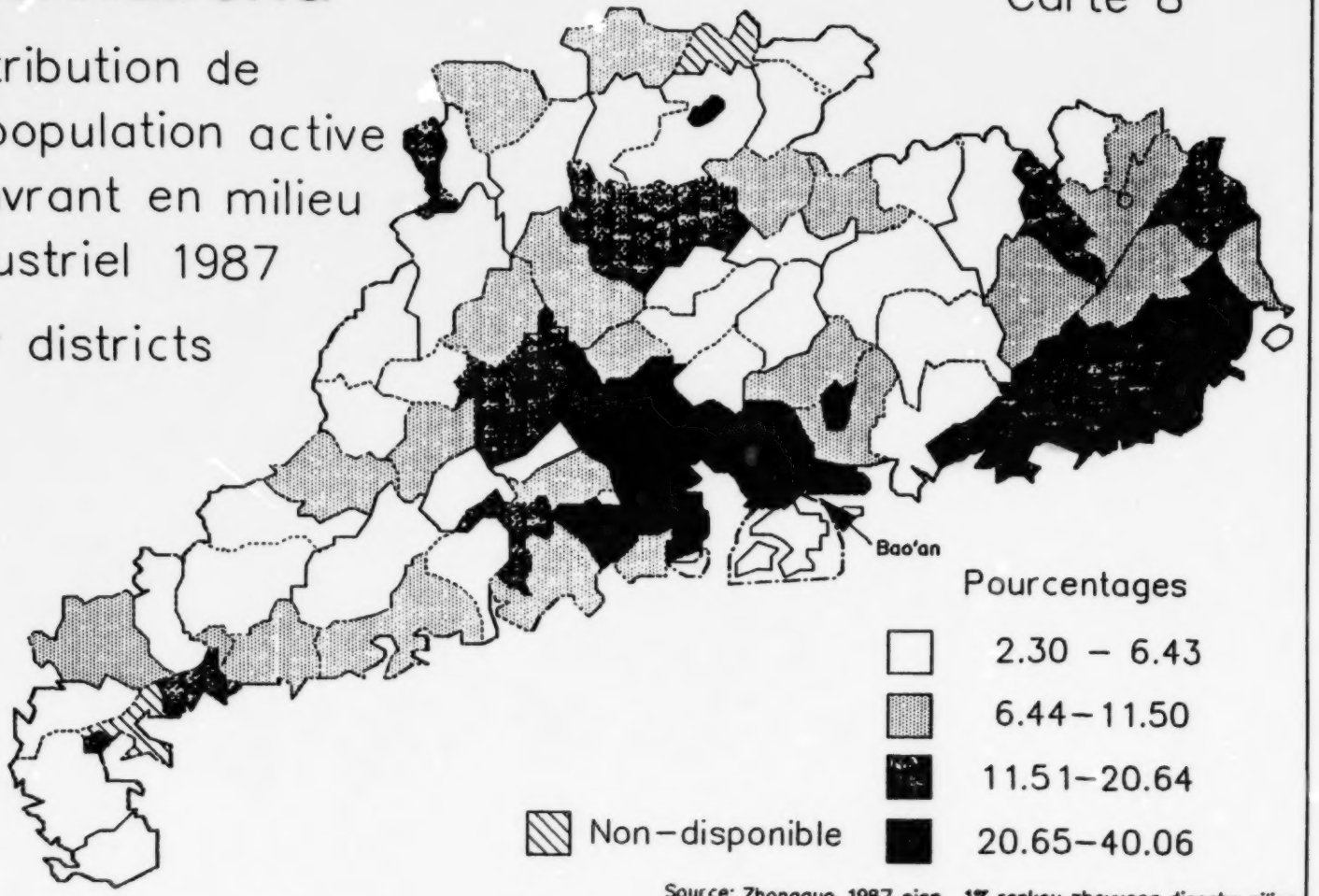
La population rurale active en milieu industriel du district de Bao An, au nord de la Z.E.S. de Shenzhen, est passée de 10.9% en 1982 à 54.68% en 1987, et ce malgré une forte croissance de la population, qui a en fait crue de plus de 64% [Population Atlas of China, 1987, p.187-188; Zhongguo 1987 nian 1% renkou zhouyang diaocha zi liao p.3, 130]. Ce qui démontre l'importance du phénomène de l'industrialisation dans ce district. Par ailleurs, la diminution du pourcentage des populations affectées au travail industriel dans le nord peut être imputée en partie à l'arrivée sur le marché du travail d'un grande quantité de main-d'oeuvre (tableau 7), augmentant donc l'impact déjà puissant de la décollectivisation sur la structure de l'emploi en Chine. Il semblerait donc que les conditions de l'industrialisation dans le nord de la province, conditions qui accompagnent l'ouverture de la Chine au marché économique mondial et les réformes agraires, soient plus intensives en capital qu'en main-d'oeuvre.

GUANGDONG

Carte 8

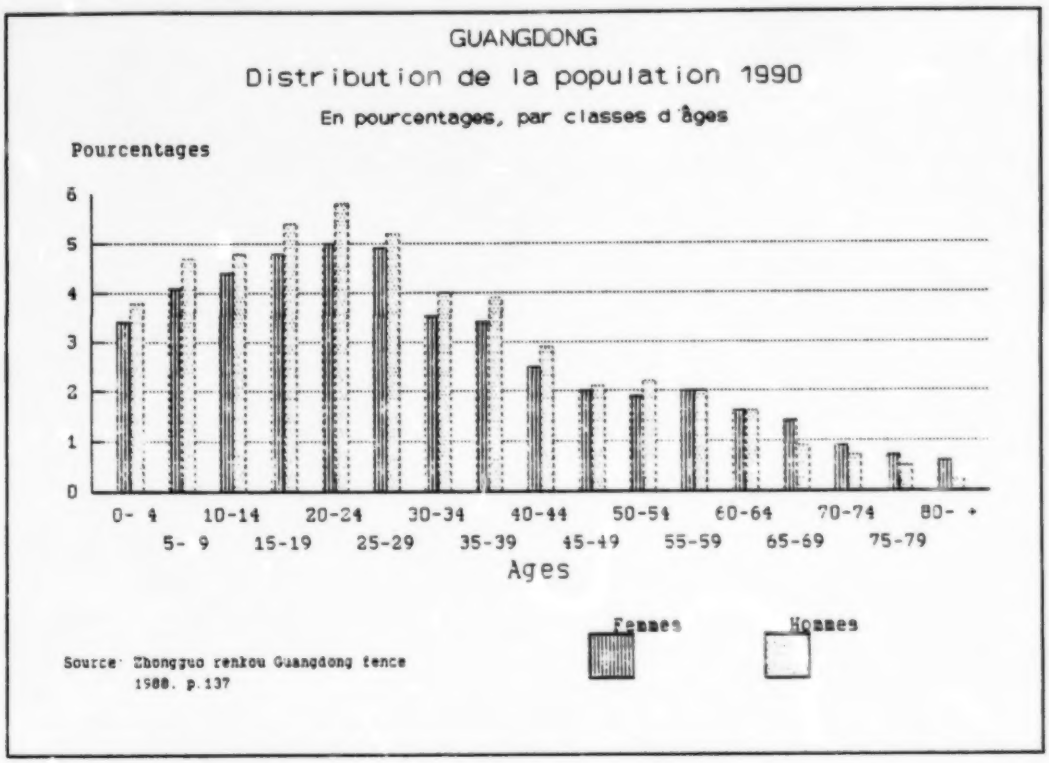
Distribution de
la population active
oeuvrant en milieu
industriel 1987

Par districts



Source: Zhongguo 1987 nian 1% renkou zhouyang diaocha ziliao
Guangdong sheng fence

Tableau 7



Conclusion

Nous avons vu que l'instauration de zones économiques spéciales dans le sud de la Chine répond à des besoins d'ordre économiques et politiques. Afin de pouvoir financer une politique de modernisation globale, l'Etat chinois a promulgué une série de règlements offrant des conditions d'investissement particulières aux étrangers ainsi qu'aux entrepreneurs chinois, ce qui a permis, dans un premier temps, une forte augmentation du taux de croissance de l'économie chinoise, particulièrement dans le cas des régions méridionales côtières.

La croissance remarquable qu'auront connue ces régions depuis 1979 aura par contre entraîné l'apparition de l'inflation: les restrictions dans le secteur de la construction et les contractions monétaires nécessaires afin de ralentir le rythme de l'inflation diminueront la croissance industrielle en milieu rural, sans pour autant

affecter le processus d'accumulation de capital dans les pôles. Ces restrictions accentueront assurément les disparités régionales entre la côte et l'intérieur de l'espace chinois.

Depuis 1986, certaines politiques tarifaires et subsides gouvernementaux similaires à ceux offerts aux zones franches ont été attribués à l'extérieur de celles-ci. Les taxes et les coûts de main-d'oeuvre peuvent parfois y être plus avantageux [Far Eastern Economic Review, 20/03/86, p.60]. Il s'agit évidemment de mesures visant à désenclaver les régions intérieures.

La région du delta du Zhujiang subit des transformations majeures au niveau de son système de transport. Il s'agit aussi d'une des régions qui aura le plus bénéficié de la nouvelle politique chinoise de développement économique. Assurément, la proximité des 2 colonies y joue un rôle important: le développement des échanges entre les 3 villes de Guangzhou, Hong Kong, et Macao et la propension à l'industrialisation des milieux ruraux exigent de la part des autorités d'accorder l'attention nécessaire aux transports, afin de capitaliser sur la valeur des investissements nationaux et étrangers. Et de ce fait, on peut affirmer que le développement d'axes de transport est lié à l'ouverture de la Chine au marché économique mondial, et qu'il affecte l'utilisation fonctionnelle des sols. La formation de corridors de développement économique y est inhérente.

Au niveau de perspectives de recherche, il s'agit d'une part d'étudier l'impact qu'aura la politique d'ouverture de la Chine sur le transfert du rythme de croissance économique au niveau interurbain et de son impact sur le développement sur l'urbanisation. D'autre part, analyser dans quelle mesure l'élaboration du système de transport permettra la dispersion des devises étrangères. Il importe pour la Chine de permettre la diffusion des connaissances techniques et le savoir relatif à une économie de marché, afin de réduire les disparités engagées par les pôles de croissance à travers les milieux ruraux. L'élaboration du système de transport doit se faire conjointement avec l'aménagement territorial, afin d'optimiser l'interface entre les différentes formes d'utilisation fonctionnelle des sols.

BIBLIOGRAPHIE

Banque Mondiale (1985), "The Transport Sector", *in* China: A World Bank Country Study, Baltimore: The John Hopkin's University Press, annexe 6.

Brunet R. (1986), Atlas mondial des zones franches et des paradis fiscaux, Paris: Fayard Reclus.

Cadart C., et Nakajima M. (1986), Stratégie chinoise ou la mue du dragon: un regard franco-japonais sur les mutations en cours, collection Enjeux et Stratégie, Paris: éditions Autrement.

Chan J. (1980), "Modern Manufacturing Industries in Kwangtung", *in* China: Urbanization and National Development, Leung C.K., et Ginsburg N., eds., Research Paper No. 196, Chicago: University of Chicago, Department of Geography.

Chen Xiangming (1988), "Giant Cities and the Urban Hierarchy in China", *in* A World of Giant Cities, the Metropolis Era, Dogan J.D. et Kasarda D., éds., Volume 1, Beverly Hills: Sages Publications.

China, Guangdong, (1983) Shenzhen Special Economic Zone, Guangdong Province, P.R.C., Shenzhen: Shenzhen Information Center.

China, Ministry of Foreign Economic Relation and Trade, Guide to China's Foreign Economic Relations and Trade, Import-Export Special,(1984), Beijing: MFERT.

Claval P. (1981), La logique des villes, essaie d'urbanologie, collection géographie économique et sociale, tome XV, Paris: Litec.

Comtois C. (1988), "L'impact des infrastructures de transport sur la production agricole: le cas des zones économiques spéciales en Chine", Revue Canadienne d'études du développement, vol.9, no.1, pp.105-116.

Feutchwang S., Hussain A., et Pairault T. (1988), Transforming China's Economy in the Eighties, 2 volumes, Boulder: Westview Press.

Gentelle P. (1987), Chine, un atlas économique, Paris: Fayard Reclus.

Gernet J. (1972), Le monde chinois, seconde édition revue et augmentée, collection Destins du monde, Paris: Armand Colin.

Gèze F., *et al.* L'Etat du monde 1986, annuaire économique et géopolitique mondial, collections La Découverte, Paris: Boréal.

Ginsburg N., et Lalor B.A. (1984), China the Eighties Era, Westview Special Studies on East Asia, Boulder: Westview Press.

Goldstein S. (1988), "Level of Urbanization in China", *in* A World of Giant Cities, the Metropolis Era, volume 1, Dogan J.D. et Kasarda D. éds., Beverly Hills: Sages Publications.

Ip D., et Wu C.T. (1980), "Structural Transformation and Spatial Equity", *in* China: Urbanization and National Development, Leung C.K., et Ginsgurg N. éds., Research Paper No. 196. Chicago: University of Chicago, Department of Geography.

Jao Y.C., et Leung C.K. (1986), China's Special Economic Zones: Policies, Problems and Prospects, Hong Kong: Oxford University Press.

Lo C.P., et Fung T., (1986) "Production of Land Use and Land Cover Maps of Central Guangdong Province of China from Landsat MSS Imagery", *in* International Journal of Remote Sensing, Vol.7, No.8, pp.1051-74.

Ma L.J.K., et Hanten E.W. (1981), Urban Development in Urban China, Boulder: Westview Press.

McGee T.G. (1987), "The Urban Transition in Asia: The Emergence of New Regions of Economic Interaction in Asia", document rédigé pour le forum Only One Earth, New York.

Muxiao Xue (1984), Almanach of China's Economy 1983, Hong Kong: Modern Cultural Company Ltd.

Niehoff J.d. (1987), "The Villager as Industrialist: The Ideology of Household Manufacturing in Rural Taiwan", *in* Modern China, an International Quarterly of History and Social Sciences, Vol.13, No.3, pp. 278-309.

Pepper S. (1986), *in* Bulletin of Concerned Asian Scholars, Vol.20, No.3, p.15.

Ruddle K., et Zhong G.F. (1988), Integrated Agriculture-Aquaculture in South-China, The Dike-Pond System of the Zhujiang Delta, Cambridge: Cambridge University Press.

Sakakida Rawsky E. (1972), Agricultural Change and the Peasant Economy of South China, Cambridge: Harvard University Press.

Schran P. (1969), The Development of Chinese Agriculture, 1950-59, Urbana: Illinois Studies in the Social Sciences.

Shue V. (1984), "The Fate of the Commune", *in* Modern China, an International Quarterly of History and Social Sciences, Vol.3, No.10, pp.259-284.

Statistical Yearbook of China 1985, comp. State Statistical Bureau, Hong Kong: Economic Information and Agency.

Taylor J.R., et Hardee, K.A. (1986), Consumer Demand in China: A Statistical Factbook, Westview Special Studies on China, Boulder: Westview Press.

The Population Atlas of China, (1987), Hong Kong: Oxford University Press.

Vandermeersh L. (1986), Le nouveau monde sinisé, Perspectives Internationales, Paris: Presses Universitaires de France.

Wang Jici, et Bradbury J.D. (1986), "The Changing Industrial Geography of the Chinese Special Economic Zones", *in* Economic Geography, Vol.62, No 4, pp.207-320.

White, G. (1987), "The Impact of Economic Reforms in the Countryside: Towards the Politics of Social Capitalism?", *in* Modern China, an International Quarterly of History and Social Sciences, Vol.13, No 4, pp.411-440.

Yeung Y.M., et McGee T.G. (1986), Community Participation in Delivering Urban Services in Asia, Ottawa: Centre de Recherche en Développement International.

Zhonghua Renmin Gongheguo Fensheng Dituji, (1977), Beijing: Ditu Chubanshe.

Zhongguo Renkou Guangdong Fence, (1988), Beijing: Xinhua Shudian.

Zhongguo 1987 nian 1% renkou zhouyang diaocha ziliao guangdong sheng fence, 1988, Zongji Chuban.

PERIODIQUES

Chapitre 1:

La Chine en construction, 26e année, No.6, juin 1988,p.12-14

Far Eastern Economic Review, 20/03/1986, p.83

Chapitre 2:

Far Eastern Economic Review, 02/03/1989, p.60

Science et technologie, No 11, decembre 1988, p.22

Bulletin of Concerned Asian Scholars, 20:3, p.15

La Chine en construction, septembre 1988, p.9

Far Eastern Economic Review, 19-01-89,p.48

Far Eastern Economic Review, 20-03-86, p.104

Far Eastern Economic Review, 02/03/1989, p.54

Far Eastern Economic Review, 12/01/89/, p.45

Bulletin Of Concerned Asian Scholars, 20;3, p.11

Far Eastern Economic Review, 02/03/1989, p.49

Chapitre 3 :

Far Eastern Economic Review, 27/10/89, pp.38-39

Far Eastern Economic Review, 20-03-86, pp.81-82
Far Eastern Economic Review, 12/01/89, pp.45-46
La Chine en construction, 26e année, No.9, p.32
La Chine en construction, 26e année, No.9, p.33
Beijing Review, No.16, 16-04-84, p.6
Bulletin of Concerned Asian Scholars, vol.20, No.3, 1988, p.3
Far Eastern Economic Review, 14-07-88, pp.22-26
Far Eastern Economic Review, 02/03/1989, p.60

Chapitre 4 :

Far Eastern Economic Review, 02/03/83, p.50
Ta kung pao, 06-12-84, p.63
China Daily, 21-04-87
Far Eastern Economical Review, 26-01-89, p.59
Ta kung pao, 06-12-84
China Daily, 21-04-87
China Review, décembre 1988, p.57
Far Eastern Economic Review, 02/03/89, p.50
Far Eastern Economic Review, 02/03/89, p.49
Science et technologie, décembre 1988, p.24
Far Eastern Economic Review, 02/03/1989, p.49
Science et technologie, décembre 1988, p.24
Far Eastern Economic Review, 02/03/89, p.50
Far Eastern Economic Review, 20/03/86, p.81

Chapitre 5 :

Far Eastern Economic Review, 20/03/86, p.60